COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 8.10.2026
COM(2026) 535 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Relazione sul funzionamento e gli effetti del regolamento sui servizi portuali

IT

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Relazione sul funzionamento e gli effetti del regolamento sui servizi portuali

1. INTRODUZIONE

Lungo i 60 000 km di coste dell'Unione europea (UE) operano più di 1 000 porti marittimi commerciali, il che rende l'UE una delle aree geografiche con il più alto numero di porti al mondo. Di questi, 327[1] fanno parte della rete transeuropea dei trasporti, di cui 97 appartengono alla rete "centrale" e 230 alla rete "globale".

Il regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio ("regolamento")[2] persegue tre obiettivi principali. Il primo obiettivo è assicurare un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali. Il secondo obiettivo è assicurare che sia in vigore un quadro adeguato per attrarre gli investimenti necessari in tutti i porti marittimi della rete transeuropea dei trasporti. Il terzo obiettivo è assicurare condizioni di parità a livello europeo all'interno dei porti e tra di essi in tutta Europa.

Come indicato nel considerando (10), il regolamento non impone un modello specifico di gestione dei porti marittimi e non incide in alcun modo sulla competenza degli Stati membri a fornire, nel rispetto del diritto dell'Unione, servizi non economici di interesse generale. Sono possibili vari modelli di gestione dei porti a norma del regolamento, a condizione che il quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e le norme comuni in materia di trasparenza finanziaria di cui al presente regolamento siano rispettati.

A norma dell'articolo 20 del regolamento, la Commissione era tenuta a presentare la presente relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 24 marzo 2023. La presente relazione può essere presentata solo ora, nel 2026, per due motivi: i) i ritardi registrati negli Stati membri nel fornire le informazioni loro richieste; e ii) il basso tasso di risposta delle parti interessate a un questionario[3].

La presente relazione richiama l'attenzione sull'impatto dell'attuazione del regolamento. È intesa come un'istantanea dell'attuale attuazione del regolamento e del suo funzionamento e tiene conto anche di eventuali progressi compiuti nel quadro del comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE nel settore portuale, come previsto dall'articolo 20 del regolamento. La presente relazione non costituisce una valutazione del regolamento.

---

[1] 283 porti marittimi e 44 porti misti marittimi e interni.

[2] Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (GU L 57 del 3.3.2017, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj).

[3] Nell'ambito di uno studio di sostegno commissionato dalla Commissione per raccogliere dati e consultare gli Stati membri e le parti interessate pertinenti. Lo studio di sostegno è allegato alla presente relazione.

La presente relazione si basa:

– sulle notifiche degli Stati membri in applicazione del regolamento;

– sui risultati di uno studio di sostegno (pubblicato unitamente alla presente relazione) commissionato dalla Commissione per raccogliere dati e consultare gli Stati membri e le parti interessate pertinenti attraverso questionari e interviste mirate;

– sugli scambi con gli Stati membri e le parti interessate del settore marittimo nell'ambito del gruppo di esperti della Commissione "Forum europeo dei porti"[4];

– sugli scambi di informazioni con le autorità degli Stati membri responsabili dei porti marittimi in adempimento dei loro obblighi di informazione della Commissione[5].

Il dialogo tra la Commissione, le autorità nazionali responsabili dei porti e le varie parti interessate del settore marittimo e portuale si svolge nell'ambito del Forum europeo dei porti (EPF), un gruppo di esperti istituito dalla Commissione.

L'EPF è stato istituito come gruppo di esperti della Commissione nel maggio 2017. Il suo compito è scambiare informazioni e fornire consulenza su questioni relative ai porti e, in particolare, fornire consulenza alla Commissione su iniziative volte a promuovere e sostenere l'attuazione uniforme del regolamento.

L'EPF è composto da autorità di 27 Stati membri, altri enti pubblici (ad esempio Stati membri del SEE) e 15 organizzazioni che rappresentano le professioni e le industrie portuali.

L'EPF si è riunito 10 volte dalla sua creazione e ha discusso un'ampia gamma di questioni di interesse diretto per il settore portuale. Sin dalla sua istituzione, esso ha discusso in particolare di alcune disposizioni fondamentali del regolamento e, soprattutto, quelle riguardanti: i) l'accesso al mercato dei servizi portuali; ii) la trasparenza; iii) i diritti; iv) le consultazioni; v) i meccanismi per la gestione dei reclami; e vi) le disposizioni transitorie.

In tale contesto, la Commissione ha raccolto domande su talune disposizioni del regolamento e ha fornito indicazioni su come rispondere al meglio a tali domande. Le domande poste e le risposte fornite sono disponibili in allegato al verbale della terza riunione dell'EPF tenutasi il 14 dicembre 2018.

Tra gli altri temi di discussione dell'EPF figurano: i) le iniziative legislative o politiche proposte dalla Commissione sin dall'istituzione del gruppo di esperti; ii) le opportunità di finanziamento per i porti; iii) gli studi svolti da consulenti per conto della Commissione; iv) gli scambi di esempi di buone pratiche nel settore portuale; v) le osservazioni da parte dei sottogruppi dell'EPF; e vi) le osservazioni generali da parte delle parti interessate.

Al fine di raccogliere dati sull'attuazione del regolamento, la Commissione ha incaricato un consulente affinché svolgesse uno studio intitolato *Support study for the Report on the*

[4] Forum europeo dei porti (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=it&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Come previsto dagli articoli 16 (Gestione dei reclami), 17 (Autorità pertinenti) e 19 (Sanzioni) del regolamento.

implementation of the Regulation establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (EU) 2017/352[6].

L'incarico era mirato a elaborare una panoramica a sostegno della presente relazione sull'attuazione mediante: i) questionari mirati per gli Stati membri, gli enti di gestione dei porti, i prestatori di servizi portuali e le società di navigazione; e ii) interviste mirate agli enti di gestione dei porti e dei prestatori di servizi portuali. Lo studio conoscitivo fornisce un quadro dell'attuazione del regolamento.

Lo studio riguarda il periodo compreso tra gennaio 2023 e aprile 2024. La sua durata iniziale era di 12 mesi, ma è stata prorogata a causa del lento tasso di risposta ai questionari da parte di una serie di Stati membri e parti interessate.

In tale contesto, le autorità di otto dei 22 Stati membri marittimi, vale a dire oltre un terzo, non hanno risposto ai questionari, nonostante diversi solleciti anche da parte della Commissione. Si è posto lo stesso problema della mancata risposta con le parti interessate. Gli enti di gestione dei porti di 10 Stati membri, ossia quasi la metà di essi, non hanno affatto risposto al questionario e altri sei hanno risposto solo parzialmente. Il quadro è stato più incoraggiante per i prestatori di servizi portuali. Le risposte ricevute da sette Stati membri sono risultate comunque insufficienti, ma sono state ricevute serie complete di risposte dai loro rappresentanti in 15 Stati membri.

Come evidenziato nelle mappe incluse nello studio di sostegno, il tasso di risposta complessivo non è stato equilibrato: alcuni Stati membri o parti interessate hanno fornito solo risposte parziali o non hanno fornito alcuna risposta, nonostante le ripetute richieste di riscontro da parte sia del consulente che della Commissione. Di conseguenza la rappresentatività dei risultati dello studio deve essere considerata con cautela.

2. ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO PER CAPO

2.1. Capo I: oggetto, ambito di applicazione e definizioni

Il capo I del regolamento**,** che comprende **gli articoli 1 e 2**, definisce il quadro generale del regolamento.

Articolo 1 del regolamento (oggetto e ambito di applicazione)

Per quanto concerne l'ambito di applicazione geografico, il regolamento si applica a tutti i porti marittimi della rete transeuropea dei trasporti, elencati nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013 (ora sostituito dal regolamento (UE) 2024/1679)[7].

[6] Commissione europea: Direzione generale della Mobilità e dei trasporti, *Support study for the Report on the implementation of the Regulation establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (EU) 2017/352*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

[7] Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e

A norma dell'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento, gli Stati membri possono tuttavia decidere di non applicare il regolamento ai porti marittimi della rete "globale" situati nelle regioni ultraperiferiche. Il Portogallo ha effettuato tale comunicazione. Analogamente gli Stati membri possono decidere di applicare il regolamento ai porti marittimi che non fanno parte della rete transeuropea dei trasporti[8]. Il regolamento è pertanto attualmente applicabile a tutti i 97 porti della rete centrale e a 230 porti della rete "globale".

Per quanto concerne il suo **ambito di applicazione materiale**, il regolamento si applica alla fornitura delle seguenti categorie di servizi portuali, sia all'interno dell'area portuale, sia sulle vie navigabili di accesso al porto: i) rifornimento di carburante; ii) ormeggio; iii) raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico; e iv) servizi di rimorchio.

Articolo 2 del regolamento (definizioni)

Alcuni Stati membri e alcune parti interessate hanno presentato domande sull'interpretazione di diverse definizioni di cui all'articolo 2. Le domande e le risposte sono state condivise dalla Commissione nell'ambito dei lavori dell'EPF di cui sopra.

2.2. Capo II: fornitura di servizi portuali

Il capo II del regolamento**,** che comprende **gli articoli da 3 a 10,** contiene norme relative alla fornitura di servizi portuali, vale a dire: i) all'organizzazione dei servizi portuali; ii) ai requisiti minimi per la fornitura di servizi portuali; iii) alle procedure per garantire la conformità ai requisiti minimi; iv) alle limitazioni al numero di prestatori di servizi portuali; v) agli obblighi di servizio pubblico; vi) agli operatori interni; vii) al mantenimento dei diritti dei lavoratori; e viii) alle esenzioni.

Articolo 3 del regolamento (organizzazione dei servizi portuali)

Tale articolo delinea a grandi linee le norme relative all'organizzazione dei servizi portuali sviluppate negli articoli successivi. Tali norme riguardano questioni quali: i) i requisiti minimi; ii) le limitazioni al numero di prestatori; iii) gli obblighi di servizio pubblico; e iv) le restrizioni applicabili agli operatori interni.

Lo studio rileva che i requisiti minimi hanno rappresentato la condizione più frequentemente applicata ai servizi portuali, seguita dalle limitazioni al numero di prestatori e agli obblighi di servizio pubblico. Le restrizioni applicabili agli operatori interni sono state applicate solo marginalmente, se non mai. Tuttavia la maggior parte di tali condizioni era già in vigore prima dell'applicazione del regolamento. Tali condizioni sono state per lo più applicate dagli enti di gestione del porto, in quanto la maggior parte degli Stati membri, con due eccezioni, non ha imposto nessuna di tali condizioni.

---

il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU L 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[8] Ad oggi nessuno Stato membro ha effettuato tale comunicazione.

Articolo 4 del regolamento (requisiti minimi per la fornitura di servizi portuali)

Lo studio rileva che tutti i prestatori di servizi portuali che hanno risposto all'indagine hanno dichiarato di dover rispettare requisiti minimi. La maggior parte dei fornitori che hanno risposto all'indagine ha affermato che l'applicazione del regolamento non aveva introdotto modifiche a tali requisiti. Salvo alcune eccezioni, tutti gli enti di gestione dei porti hanno applicato requisiti minimi per la fornitura di servizi portuali.

Invocando l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento, tre Stati membri, vale a dire Francia, Italia e Spagna, hanno informato la Commissione della loro decisione di imporre un requisito di "bandiera nazionale" alle navi prevalentemente utilizzate per operazioni di rimorchio in porti situati nei loro territori (ossia un requisito per cui le navi adibite al rimorchio dovevano essere registrate sotto la bandiera del paese in cui fornivano servizi). Successivamente la Commissione ha ricevuto una denuncia relativa all'attuazione dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento nei confronti di uno di tali Stati membri. La Commissione ha successivamente avviato procedure di infrazione nei confronti dei tre Stati membri in relazione a tale requisito di "bandiera nazionale": INFR(2025)2080 – Francia, INFR (2025)2081 – Italia e INFR(2025)4021 – Spagna.

Articolo 5 del regolamento (procedura per garantire la conformità ai requisiti minimi)

Lo studio rileva che la stragrande maggioranza dei prestatori di servizi portuali ha risposto di aver ricevuto una risposta alla loro richiesta di fornire il servizio portuale in meno di un mese. In due casi, i prestatori di servizi portuali hanno segnalato un rifiuto alla loro richiesta di fornire il servizio portuale sulla base di requisiti minimi.

Articolo 6 del regolamento (limitazioni al numero di prestatori di servizi portuali)

Avvalendosi dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento, il Portogallo ha deciso[9] di concedere ai propri porti della rete "globale" (che non soddisfano i criteri di cui all'articolo 20, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 1315/2013[10]) il potere di limitare il numero di prestatori di servizi in relazione a un determinato servizio portuale.

Dallo studio è emerso che circa la metà dei rispondenti tra gli enti di gestione dei porti ha deciso di imporre tali limitazioni e circa la metà non ha imposto alcuno di tali requisiti. Tutti gli enti di gestione dei porti che hanno dichiarato di applicare limitazioni hanno indicato che tali limitazioni erano già in vigore prima dell'applicazione del regolamento. In generale il rifornimento di carburante è il servizio portuale soggetto al minor numero di limitazioni, mentre i servizi più limitati sono il pilotaggio e il rimorchio, anche attraverso l'imposizione del requisito di "bandiera nazionale" per i rimorchiatori. I principali motivi addotti dagli enti di gestione per imporre limitazioni riguardano l'adempimento di obblighi di servizio pubblico e la necessità di garantire operazioni portuali sicure o sostenibili dal punto di vista ambientale.

[9] Decreto legge n. 9/2022 dell'11 gennaio 2022.
[10] Ora articolo 25, paragrafo 4, lettera b), del regolamento (UE) 2024/1679.

Alcuni enti di gestione dei porti forniscono alcuni dei servizi portuali in proprio o tramite un organismo sotto il loro controllo e alcuni enti di gestione del porto hanno deciso di limitare il numero di prestatori a uno.

Articolo 7 del regolamento (obblighi di servizio pubblico)

Lo studio rileva che due Stati membri, ossia Belgio e Portogallo, hanno concesso il diritto di imporre obblighi di servizio pubblico agli enti di gestione del porto. Inoltre anche un porto finlandese e un porto italiano impongono obblighi di servizio pubblico. A tale riguardo il pilotaggio, il rimorchio, l'ormeggio e la raccolta dei rifiuti sono gli obblighi di servizio pubblico più gravosi.

Articolo 8 del regolamento (operatore interno)

Lo studio rileva che in uno Stato membro (Danimarca) gli operatori interni[11] sono relativamente comuni e che, per determinati servizi portuali, anche in certi porti di Belgio, Croazia, Germania, Italia, Lettonia e Portogallo vi sono alcuni operatori interni. I servizi portuali che sono stati segnalati come prestati da operatori interni sono tutti servizi portuali contemplati dal regolamento, senza che nessun particolare servizio portuale si distingua per il numero di occorrenze.

Articolo 9 del regolamento (mantenimento dei diritti dei lavoratori)

Lo studio rileva che la maggior parte degli enti di gestione dei porti richiedeva già la garanzia dell'adeguatezza delle condizioni di lavoro del personale prima dell'applicazione del regolamento e quattro porti si sono spinti fino a trasferire i diritti e gli obblighi di un prestatore di servizi portuali uscente al nuovo prestatore.

Articolo 10 del regolamento (esenzioni)

Il capo II (sulla fornitura di servizi portuali) e l'articolo 21 (sulle misure transitorie) del regolamento non si applicano alla movimentazione delle merci, ai servizi passeggeri o al pilotaggio. A norma dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento, gli Stati membri possono tuttavia decidere di applicare sia il capo II che l'articolo 21 al pilotaggio. Uno Stato membro, la Slovenia, si è avvalso di questa possibilità[12].

2.3. Capo III: trasparenza finanziaria e autonomia

Il capo III del regolamento**,** che comprende **gli articoli da 11 a 13,** contiene norme riguardanti: i) la trasparenza delle relazioni finanziarie tra autorità pubbliche e l'ente di

[11] L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, può decidere di prestare un servizio portuale in proprio o di farlo attraverso un organismo giuridicamente distinto sul quale esercita un livello di controllo analogo a quello che ha sulla propria struttura interna.
[12] Uradni list RS (Gazzetta ufficiale della Repubblica di Slovenia) n. 11/20.

gestione di un porto; ii) i diritti per i servizi portuali; e iii) i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale.

È opportuno rilevare che, sebbene l'articolo 10, paragrafo 1, escluda la movimentazione merci, i servizi passeggeri e il pilotaggio dall'ambito di applicazione del capo II, questi tre servizi sono tutti contemplati dalle disposizioni del capo III.

Articolo 11 del regolamento (**trasparenza delle relazioni finanziarie**)

Lo studio rileva che, a decorrere dall'adozione del regolamento, un ente di gestione di un porto e diversi prestatori di servizi portuali hanno apportato adeguamenti ai loro sistemi contabili. La trasparenza finanziaria sia per gli enti di gestione dei porti che per i prestatori di servizi portuali è garantita dalla pubblicazione dei conti o delle relazioni annuali, nonché da audit o comunicazioni agli enti pubblici designati. Lo studio di sostegno fornisce informazioni più dettagliate sui seguenti aspetti: i) la separazione dei fondi pubblici ricevuti per la fornitura di servizi portuali o attività di dragaggio dai fondi destinati ad altre attività (articolo 11, paragrafo 2, del regolamento); ii) i reclami (articolo 11, paragrafo 5, del regolamento); iii) i nuovi fondi pubblici (articolo 11, paragrafo 6, del regolamento); iv) il corrispettivo per gli obblighi di servizio pubblico (articolo 11, paragrafo 7, del regolamento); e v) la possibilità, non sfruttata da alcuno Stato membro, di non applicare l'articolo 11, paragrafo 2, ai loro porti della rete "globale" (articolo 11, paragrafo 8, del regolamento). Lo studio ha dimostrato che i requisiti per la separazione della contabilità sono stati efficaci.

Articolo 12 del regolamento (diritti per i servizi portuali)

Lo studio rileva che circa un terzo degli enti di gestione dei porti che hanno risposto all'indagine ha indicato che i diritti per i servizi portuali sono integrati in altri pagamenti. I prestatori di servizi portuali hanno confermato che i diritti per i servizi portuali non sono generalmente inclusi in altri pagamenti, in quanto i clienti pagano i diritti per i servizi portuali direttamente al prestatore di servizi. Nel periodo compreso tra gennaio 2023 e aprile 2024 sono stati presentati pochissimi reclami formali alle autorità pertinenti degli Stati membri in relazione ai diritti per i servizi portuali o alle richieste di fornire informazioni all'autorità pertinente.

Articolo 13 del regolamento (diritti d'uso dell'infrastruttura portuale)

Lo studio rileva che, per la stragrande maggioranza dei prestatori di servizi portuali, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sono facilmente identificabili. A decorrere dall'adozione del regolamento cinque enti di gestione dei porti hanno introdotto modifiche dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale per i motivi di cui all'articolo 13, paragrafo 4. Per contro quasi tre quarti dei prestatori di servizi portuali che hanno risposto hanno dichiarato che i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale erano stati modificati durante tale periodo e, in quasi tutti i casi, tali modifiche sono state comunicate a tempo debito. In tre casi le osservazioni delle parti interessate consultate hanno inoltre suggerito che i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale non erano in linea con i principi di trasparenza stabiliti nel regolamento. In quasi tutti i casi i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sono resi pubblici. Infine per quanto riguarda i reclami relativi ai diritti d'uso dell'infrastruttura portuale ricevuti dalle autorità nazionali, un quarto

degli enti di gestione dei porti ha dichiarato di essere stato invitato a fornire informazioni all'autorità pertinente.

2.4. Capo IV: disposizioni generali e finali

Il capo IV del regolamento, che comprende **gli articoli da 14 a 22,** contiene norme riguardanti: i) la formazione del personale; ii) la consultazione degli utenti del porto e di altre parti interessate; iii) la gestione dei reclami; iv) le autorità pertinenti; v) i ricorsi; e vi) le sanzioni.

Articolo 14 del regolamento (formazione del personale)

Lo studio rileva che, a decorrere dall'applicazione del regolamento, quattro prestatori di servizi portuali hanno dovuto modificare le loro pratiche in materia di formazione del personale.

Articolo 15 del regolamento (consultazione degli utenti del porto e di altre parti interessate)

Lo studio rileva che quasi tutti gli enti di gestione dei porti hanno consultato gli utenti del porto e le parti interessate prima dell'applicazione del regolamento. Quattro porti danesi hanno dichiarato di non consultare le parti interessate. Ad eccezione della pianificazione territoriale, in quasi tutte le categorie di motivi di consultazione, a decorrere dall'applicazione del regolamento il numero di consultazioni è aumentato. Tale aumento è stato più significativo per quanto riguarda le misure per garantire la sicurezza nell'area portuale, fra cui, ove pertinente, la salute e la sicurezza dei lavoratori portuali. Lo studio ha dimostrato che l'obbligo di consultazione di cui all'articolo 15 del regolamento è stato efficace.

Articolo 16 del regolamento (gestione dei reclami)

Gli articoli 16, 17 e 19 impongono agli Stati membri di informare la Commissione in merito alle procedure e agli organismi nazionali di gestione dei reclami (articolo 16), alle autorità pertinenti (articolo 17) e al sistema sanzionatorio (articolo 19).

Entro il 24 marzo 2019 gli Stati membri erano tenuti a comunicare alla Commissione: i) la loro procedura di gestione dei reclami; e ii) le loro autorità preposte alla gestione dei reclami (articolo 16, paragrafo 7, del regolamento).

Entro il termine del 24 marzo 2019, otto degli allora 23 Stati membri marittimi[13] avevano adempiuto integralmente ai loro obblighi di notifica. A ottobre 2019 14 Stati membri marittimi avevano adempiuto integralmente ai loro obblighi di notifica e la Commissione ha inviato una lettera agli altri Stati membri marittimi per ricordare loro i loro obblighi di notifica. A giugno 2020 un totale di 16 Stati membri aveva adempiuto integralmente ai loro

[13] Ossia gli Stati membri con almeno un porto marittimo.

obblighi di notifica. A quella data altri tre Stati membri avevano adempiuto solo in parte ai loro obblighi di notifica. La Commissione ha pertanto avviato diverse procedure di infrazione, che sono state successivamente chiuse una volta che gli Stati membri hanno adempiuto ai loro obblighi di notifica o risposto alle rimostranze nel merito[14].

Alla data di pubblicazione della presente relazione, tutti gli Stati membri marittimi hanno completato i loro obblighi di notifica[15].

In base alle informazioni ricevute dagli Stati membri, gli organismi di gestione dei reclami possono essere raggruppati in diverse categorie: i) autorità di regolamentazione responsabili dei trasporti; ii) autorità marittime; iii) autorità garanti della concorrenza o autorità per la tutela dei consumatori o del mercato; iv) ministeri responsabili della politica dei trasporti; e persino v) organismi appositamente istituiti per gestire i reclami relativi ai porti.

Dopo aver effettuato controlli di conformità delle notifiche ricevute, a luglio 2023 la Commissione ha avviato la procedura di infrazione INFR(2021)2041 nei confronti della Germania per: i) la mancata identificazione degli organismi di gestione dei reclami per i porti in alcune delle sue regioni; ii) la mancata identificazione, con il necessario livello di certezza, degli organismi di gestione dei reclami per i porti in altre regioni tedesche; e iii) la mancata conformità alle prescrizioni di cui all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento da parte degli organismi preposti alla gestione dei reclami. Dopo che la Germania ha risposto alle rimostranze, la procedura di infrazione è stata chiusa nel maggio 2025.

Lo studio rileva che sei enti di gestione dei porti sono stati oggetto di reclami. Anche i servizi portuali sono stati oggetto di reclami, in particolare da parte degli armatori. Va osservato che, secondo le osservazioni ricevute dagli Stati membri nell'ambito dello studio di sostegno, solo tre Stati membri, vale a dire Danimarca, Irlanda e Svezia, hanno informato la Commissione dei reclami ricevuti. Nella maggior parte degli Stati membri il modulo per la gestione dei reclami è disponibile nella lingua locale e in inglese. Per quanto riguarda lo scambio di informazioni sull'applicazione dell'articolo 16 (che riguarda la gestione dei reclami), lo studio di sostegno rileva tale cooperazione tra Danimarca e Svezia, nonché tra Polonia e Slovenia. La Commissione incoraggia tale cooperazione, in linea con l'articolo 16, paragrafo 8, del regolamento. In linea con l'articolo 16, paragrafo 7, la Commissione ha pubblicato le informazioni ricevute dagli Stati membri in merito ai loro organismi di gestione dei reclami[16].

Articolo 17 del regolamento (autorità pertinenti)

[14] A luglio 2020 la Commissione ha avviato procedure di infrazione nei confronti di quattro Stati membri che all'epoca non avevano adempiuto ad alcuno dei loro obblighi di notifica: INFR(2020)2210 – Belgio, INFR(2020)2211 – Cipro, INFR(2020)2212 – Paesi Bassi e INFR(2020)2213 – Portogallo. Nel dicembre 2022 tutti e quattro gli Stati membri avevano adempiuto a tutti i loro obblighi di notifica ed entro aprile 2023 i corrispondenti casi di infrazione erano stati chiusi.
A giugno 2021 la Commissione ha avviato procedure di infrazione nei confronti di tre Stati membri che all'epoca avevano adempiuto solo in parte ai loro obblighi di notifica: INFR(2021)2042 – Croazia, INFR(2021)2043 – Italia e INFR(2021)2044 – Slovenia. A novembre 2021 due di questi Stati membri avevano adempiuto a tutti i loro obblighi di notifica ed entro maggio 2022 i corrispondenti casi di infrazione erano stati chiusi. L'ultima procedura di infrazione rimanente è stata chiusa nel dicembre 2025.

[15] Il seguente sito web fornisce una panoramica delle notifiche: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en?prefLang=it.

[16] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en?prefLang=it.

Il regolamento impone inoltre agli Stati membri di garantire che gli utenti del porto e le altre parti interessate siano informati delle autorità pertinenti di cui: i) all'articolo 11, paragrafo 5 (nel contesto di reclami relativi alla trasparenza delle relazioni finanziarie); ii) all'articolo 12, paragrafo 3 (nel contesto dei reclami relativi ai diritti per i servizi portuali); e all'articolo 13, paragrafo 6 (nel contesto dei reclami relativi ai diritti d'uso dell'infrastruttura portuale) e che gli Stati membri debbano informare la Commissione di tali autorità. Tali informazioni sono state pubblicate dalla Commissione[17].

In base alle informazioni ricevute dagli Stati membri, i tipi di autorità pertinenti comprendono: i) autorità di regolamentazione responsabili dei trasporti; ii) autorità marittime; iii) ministeri responsabili dei trasporti o della politica portuale; o, ove necessario, iv) altri ministeri, autorità garanti della concorrenza o organismi portuali specifici per la gestione dei reclami.

Articolo 18 del regolamento (ricorsi)

Lo studio non è stato in grado di reperire informazioni sui ricorsi contro decisioni o singole misure adottate a norma del regolamento dall'ente di gestione del porto, dall'autorità competente o da qualsiasi altra autorità nazionale competente.

Articolo 19 del regolamento (sanzioni)

A norma del regolamento, gli Stati membri erano tenuti a: i) stabilire norme su sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive applicabili alle violazioni del regolamento; e ii) adottare tutte le misure necessarie per garantire l'attuazione di tali norme. Gli Stati membri erano inoltre tenuti a notificare tali misure alla Commissione. A differenza delle norme sulla gestione dei reclami e sulla notifica alla Commissione delle autorità pertinenti, non vi è tuttavia alcun obbligo di pubblicazione da parte della Commissione per quanto riguarda le sanzioni. Lo studio di sostegno non ha rivelato ulteriori informazioni.

Articolo 20 del regolamento (Relazioni - Progressi compiuti nel quadro del comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE nel settore portuale)

Oltre alla presentazione della presente relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento e sugli effetti del regolamento, l'articolo 20 del regolamento richiede che la presente relazione tenga conto di eventuali progressi compiuti nel quadro del comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE nel settore portuale. A decorrere dall'entrata in vigore del regolamento si sono tenute 22 riunioni del comitato di dialogo sociale settoriale nel settore portuale. Un risultato importante tra le parti sociali riunite in seno a questo comitato è l'accordo raggiunto nel 2023 sulla formazione dei lavoratori portuali in relazione ai container che hanno subito un trattamento di fumigazione. Il comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE nel settore portuale ha inoltre discusso: i) dell'impatto dei cambiamenti tecnologici sul

[17] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en?prefLang=it.

settore; ii) dell'impatto della politica di concorrenza dell'UE, compreso il regolamento di esenzione per categoria relativo ai consorzi, sul settore; iii) degli orientamenti sulla prevenzione degli incidenti nei porti; iv) della sicurezza a bordo; v) delle competenze e della formazione; vi) delle donne e dei giovani nel settore portuale; vii) dei requisiti dell'UE per la sicurezza delle operazioni di carico e scarico delle navi portarinfuse; viii) della sicurezza marittima; ix) dell'impatto dell'estensione del sistema di scambio di quote di emissione al settore del trasporto marittimo; e x) di una strategia portuale europea.

In vista della riunione del comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE per i porti del 5 febbraio 2026, le tre organizzazioni a livello dell'UE che rappresentano i lavoratori portuali hanno dichiarato di ritenere che il dialogo sociale a livello dell'UE abbia prodotto risultati tangibili limitati e hanno informato la Commissione e le altre parti sociali riconosciute della loro decisione di ritirarsi dal comitato. La Commissione ha preso atto della decisione, pur mantenendo l'impegno a favore del dialogo sociale e della consultazione delle parti sociali per garantire il coinvolgimento di tutte le parti interessate nell'elaborazione delle politiche.

Articolo 21 del regolamento (misure transitorie)

Questo articolo contiene norme **sulle misure transitorie**, che stabiliscono quanto segue:

- il regolamento non si applica ai contratti di servizio portuale conclusi anteriormente al 15 febbraio 2017 e limitati nel tempo;
- i contratti di servizio portuale conclusi anteriormente al 15 febbraio 2017 che non sono limitati nel tempo, o hanno effetti equivalenti, devono essere modificati per essere allineati al regolamento entro il 1º luglio 2025.

Lo studio rileva che sette autorità portuali hanno dichiarato di non disporre di contratti di servizio portuale conclusi anteriormente al 15 febbraio 2017 e limitati nel tempo o in vigore al momento dell'entrata in vigore del regolamento. D'altro canto altri enti di gestione dei porti hanno dichiarato di disporre di tali contratti per determinati tipi di servizi portuali. Un quinto dei prestatori di servizi portuali che hanno risposto ha dichiarato di disporre di un contratto concluso prima dell'entrata in vigore del regolamento e limitato nel tempo. Nessuno degli enti di gestione aveva concluso contratti di servizio portuale prima del 15 febbraio 2017 che non fossero limitati nel tempo. Tuttavia, alcuni prestatori di servizi portuali disponevano di tali contratti, per lo più con un periodo di tolleranza per allinearsi al regolamento. Lo studio conoscitivo ha rivelato che uno Stato membro disponeva di tali contratti per tutte le società di pilotaggio che operano in tale Stato membro. Si ricorda che a norma dell'articolo 21, paragrafo 2, del regolamento, i contratti di servizio portuale conclusi anteriormente al 15 febbraio 2017 che non sono limitati nel tempo, o hanno effetti equivalenti, devono essere modificati per essere allineati al presente regolamento entro il 1º luglio 2025.

Articolo 22 del regolamento (entrata in vigore)

Questo articolo prevede infine un **rinvio della data di applicazione** del regolamento di due anni a decorrere dalla sua entrata in vigore, il che significa che esso è stato applicato solo a decorrere dal 24 marzo 2019.

3. MODIFICHE DEL REGOLAMENTO E LORO ATTUAZIONE

A decorrere dalla sua adozione il 14 febbraio 2017 è stata apportata una modifica al regolamento, vale a dire il regolamento (UE) 2020/697 del Parlamento europeo e del Consiglio[18], che ha consentito agli enti di gestione o alle autorità competenti di concedere flessibilità fino a ottobre 2020 per quanto riguarda la riscossione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale a causa dell'epidemia di COVID-19.

A norma dell'articolo 1 del regolamento (UE) 2020/697, l'ente di gestione del porto o l'autorità competente può decidere di non riscuotere, di sospendere, o di ridurre, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale dovuti per il periodo compreso tra il 1º marzo 2020 e il 31 ottobre 2020, o di rinviarne il pagamento.

Secondo i dati raccolti dallo studio di sostegno, cinque Stati membri per tutti i porti del loro paese, sei enti di gestione del porto e un'autorità competente si sono avvalsi delle suddette possibilità concesse dall'articolo 1 del regolamento (UE) 2020/697. I dettagli delle misure attuate sono disponibili nello studio di sostegno.

4. CONCLUSIONI

A decorrere dalla sua adozione nove anni fa, il regolamento è stato attuato gradualmente con alcuni ritardi.

Prima dell'applicazione del regolamento, gli Stati membri e le parti interessate hanno individuato la necessità di ricevere consulenza dalla Commissione su una serie di disposizioni per chiarirne il significato. La Commissione ha fornito tali orientamenti nel 2018 al fine di contribuire alla corretta attuazione del regolamento. Vi è stato un numero limitato di denunce e procedure di infrazione connesse alla non corretta applicazione del regolamento.

Per quanto riguarda l'applicazione, l'azione esecutiva della Commissione si è concentrata sugli obblighi di notifica degli Stati membri. Ciò ha comportato, ove necessario, l'avvio di una serie di procedure di infrazione che hanno tutte prodotto l'effetto desiderato di garantire il rispetto degli obblighi di notifica degli Stati membri.

Il regolamento (UE) 2020/697 ha concesso all'ente di gestione del porto o all'autorità competente la possibilità di rinunciare, sospendere, ridurre o rinviare il pagamento dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale dovuti per il periodo compreso tra il 1º marzo 2020 e il 31 ottobre 2020 nel contesto dell'epidemia di COVID-19. Questa possibilità temporanea non è stata quasi mai utilizzata dai porti europei e non si è ritenuto necessario prorogare la misura.

La Commissione ritiene, nel complesso, che l'attuazione del quadro normativo dell'UE per la fornitura di servizi portuali e delle norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti sia in linea con gli obiettivi stabiliti nel regolamento e sia soddisfacente.

[18] Regolamento (UE) 2020/697 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 maggio 2020 che modifica il regolamento (UE) 2017/352 al fine di consentire all'ente di gestione di un porto o all'autorità competente di concedere flessibilità per quanto riguarda la riscossione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale nel contesto dell'epidemia di COVID-19 (GU L 165 del 27.5.2020, pag. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj).

La Commissione continuerà tuttavia a collaborare con gli Stati membri e le parti interessate per monitorarne la corretta applicazione nei 327 porti della rete transeuropea dei trasporti.